

650
anos
VILA DE CASCAIS
1364-2014

ARQUIVO DE CASCAIS

HISTÓRIA | MEMÓRIA | PATRIMÓNIO



Edição

Câmara Municipal de Cascais – Departamento de Inovação e Comunicação
Divisão de Arquivos Municipais
Divisão de Marca e Comunicação

Coordenação

João Miguel Henriques
Maria Conceição Santos

Autores

Ana Cristina Brites Antunes
António Cota Fevreiro
António José Pereira da Costa
Carlos Calado
Cristina Carvalho
Francisco Matta Pereira
Helena Condeço de Castro
Isabel Ferrão
João Miguel Henriques
José d'Encarnação
José de Matos-Cruz
Marco Oliveira Borges
Maria da Conceição Santos
Tiago Henriques

Design gráfico

Ana Rita Garcia

Fotografia

Jorge Martin
Maria Carolina Luzia
Maurício Rosiel

Agradecimentos

Arquivo Nacional Torre do Tombo
Biblioteca Nacional de Portugal
Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar
Museu da Presidência da República
Santa Casa da Misericórdia de Cascais

Impressão

Seleprinter – Sociedade Gráfica, Ld.^a

Tiragem

500 exemplares

Depósito Legal

401144/15

Na capa

Passeio Maria Pia, em Cascais, 1890
[AHMCS/C/AFTG/CAM/A/545]



1. O traçado da 'Estrada de Alenquer'

CASCAIS E ALENQUER: A E. N. 9

José d'Encarnação¹

Poderá causar estranheza ao viandante deparar-se, em Cascais, no começo da Avenida de Sintra, com o marco representado na Fig. 1. O zero assinala que ali se inicia o trajecto que tem Alenquer como termo da estrada nacional identificada com o nº 9.

E a estranheza resultará, de modo especial, por - à primeira vista - se não descortinar que trajecto será esse, pois dali para a vila de Alenquer não será, obviamente, o percurso mais aconselhado e directo na actualidade.

É duplo, por conseguinte, o objectivo desta nótula: indagar dessa estrada nacional nº 9 e, concomitantemente, verificar se, ao longo da História, alguma relação houve entre as duas vilas, pois, é óbvio, não se justificaria a existência de uma estrada de ligação entre as duas se algo as não tivesse aproximado.

A E. N. 9

Uma consulta à documentação existente sobre a rede viária nacional acaba por nos dar de imediato a primeira elucidação.

O decreto-lei nº 34:593, emanado do Gabinete do Ministro das Obras Públicas e Comunicações (na altura, Augusto Cancela de Abreu), publicado em suplemento

¹ Professor catedrático aposentado (Faculdade de Letras - Universidade de Coimbra).

ao *Diário do Governo* nº 102 (1 série), de 11 de Maio de 1945, giza o Plano Rodoviário e «estabelece normas para a classificação das estradas nacionais e municipais e dos caminhos públicos e fixa as respectivas características técnicas». Este novo decreto veio substituir o nº 33:916, de 4 de Setembro de 1944, que saíra com «lapsos e erros» que ora se iam corrigir.

Não será, porventura, despiciendo referir que, nas «considerações gerais» preliminares, se assinala ser esta uma medida importante no âmbito de «útil política de fomento», pois se reconhecia continuarem a «existir grandes zonas mal servidas dessas vias de comunicação, muito embora os seus terrenos fossem relativamente férteis e pudessem comportar uma maior densidade de população». Importava valorizá-las, «quer pela arborização das suas serras, quer pela utilização de baldios, fomento mineiro, construção de barragens para os aproveitamentos hidroagrícolas e hidroeléctricos, etc.».

Houve, por parte dos técnicos que prepararam o diploma, louvável consciência histórica, porque não se esqueceram de dar conhecimento do que, a esse propósito, fora legislado anteriormente. Assim, afirmam que a primeira referência à preocupação governamental em relação à classificação das estradas data de 1790, constituindo, porém, «a carta de lei de 1862 o diploma da maior importância sobre o problema da viação ordinária». Em 1889, houve uma classificação em «estradas reais e distritais», cujo conjunto atingia os 18 427 quilómetros, extensão a comparar com os 16 900 das estradas nacionais classificadas pelos diplomas que entretanto se tinham publicado.

O plano constante da lei de 22 de Fevereiro de 1913 – que só viria a ser aprovado pelo decreto nº 16:075, de 30 de Setembro de 1928, que rectificou, por seu turno, o estipulado pelo nº 13:969, de 20 de Julho de 1927 – estabeleceu a classificação em «estradas nacionais de 1ª e 2ª classes, estradas municipais e caminhos públicos», classificação que o decreto-lei nº 23:239, de 20 de Novembro de 1933, viria a alterar ligeiramente, por se ter preferido ‘vicinais’ a ‘públicos’, certamente para acentuar a sua função primeira de fomentar ‘vizinhança’. Justifica-se a nova classificação pelo facto de se ter em conta não apenas «a função económica que já hoje desempenha» cada uma dessas vias como também a necessidade de, conseqüentemente, se adequarem as suas características técnicas, tendo em conta a orografia.

A classificação ora proposta – continuamos a seguir o diploma de 1945 – considera que serão estradas nacionais de 1ª classe (num total de 5926 km) «os itinerários principais», que são «as linhas de comunicação de maior interesse nacional e que constituem, por assim dizer, a base de apoio a toda a rede».



2. O marco 0 da E. N. 9 Cascais - Alenquer.
[Foto de G. Cardoso]

Entrando-se propriamente no articulado legislativo, importará transcrever, em jeito de recapitulação, o que se diz no artigo 2º do decreto: as estradas nacionais de 1ª classe «constituem a rede principal do País, estabelecendo ligações fáceis e rápidas entre os centros mais importantes, entre estes e os portos ou a fronteira, e bem assim entre as sedes dos distritos».

O decreto estende-se depois pelas necessárias determinações de ordem técnica, em relação, por exemplo, a perfis, pontes, raios de curvatura mínimos, visibilidade (o limite mínimo entre dois pontos à altura de 1,25 m sobre a plataforma será de 170 metros!)

Em aditamento, vêm os desenhos dos perfis e o rol das estradas ora classificadas. Valerá a pena referir algo sobre o grupo de 18 (apenas 18) itinerários principais (estradas nacionais de 1ª classe) em que a estrada nacional nº 9 está incluída.

Assim, a E. N. nº 1 é nossa bem conhecida: vai de Lisboa ao Porto; a nº 2, de Chaves a Faro; a nº 3, do Carregado a Castelo Branco; a nº 4, de Lisboa à fronteira de Elvas; a nº 5, de Montijo ao Torrão; a nº 6 também a conhecemos bem, sai de Lisboa (circunvalação, Moscavide) em direcção a Cascais (marginal), dela se mencionando como pontos intermédios Encarnação e Algés; a nº 7 certamente a não identificaríamos à primeira, é a auto-estrada que se indica Lisboa / Estoril, imagine-se!; a nº 8 liga a capital a Alcobça (hoje, temos a A8); a ‘nossa’ nº 9 vai de Cascais a Alenquer, passando por Mafra e Torres Vedras; a nº 10 também é sobejamente conhecida, vai de Lisboa (Cacilhas, ou seja, inclui um percurso fluvial) a Setúbal e Vila Franca de Xira, tendo curiosamente como pontos intermédios Águas de Moura e Santo Estêvão (de Benavente).

A título de curiosidade, dir-se-á que Cascais figura nesse diploma (p. 386) também como termo de uma estrada nacional de 2ª classe, a nº 247, que sai de Porto de Lobos (junto a Peniche), com passagem pela Lourinhã, por S. Pedro da Cadeira, Ericeira, Sintra, Colares e Cabo Raso. É a via junto ao litoral, que, no termo do concelho de Cascais, tem como ramais (de 3ª classe – p. 393 da citada edição do *Diário do Governo*), o nº 5, de Malveira a S. Domingos de Rana, por Alcabideche, Alcoitão e Manique de Baixo; o nº 247-6, da Bateria Alta ao farol da Guia (anote-se a designação do que hoje vulgarmente se chama Praia do Guincho); o nº 247-7, para o semáforo de Oitavos (a documentar a importância que o semáforo detinha); o nº 247-8, para a Boca do Inferno (interesse turístico assim implicitamente assinalado).

E, já agora, a propósito da E. N. 6, assinalem-se os ramais referidos na p. 390: o nº 6-5, de Paço de Arcos ao Estoril; 6-6, ‘para Oeiras’; 6-7, ‘para S. Domingos de Rana’; 6-8, do Alto do Estoril para Alcoitão; e 6-9, de Cascais para a Boca do Inferno. A E. N. nº 9 tem apenas um ramal: 9-1: Cascais – Linhó.²

² Chegado a este ponto, não resisto a fazer uma comparação com a rede viária romana. Aqui, fala-se em ‘ramais’; ao tempo dos Romanos, chamava-se-lhes *diverticula*, ou seja, variantes. Escusado será dizer que se já estabelecer o traçado de uma via principal resulta difícil para os arqueólogos, que se servem para o efeito dos vestígios que vão identificando no terreno (troços de calçada, pontes, miliários...), a identificação dos *diverticula* – cujos vestígios são, naturalmente, mínimos – obedece mais a razões de ordem lógica: um lugar com alguma importância haveria de ter acessos e são esses que se tentam descortinar na paisagem.

A IMPORTÂNCIA DA E. N. 9

Uma primeira curiosidade me assaltou: haverá representação gráfica dessa estrada em mapas? Tive, pois, a grata surpresa de, na exposição «Lord Wellington Terror Hostium Lusitaniae», patente em Almeida, de 25 a 31 de Agosto de 2007, por ocasião das Comemorações do Cerco de Almeida, a ver claramente identificada no Mapa General del Reyno de Portugal [...], elaborado por Dom Tomás Lopez, «geógrafo de los Domínios de S. M. de sus reales academias», etc., datado de Madrid, 1778 (Fig. 3). Aí está muito claramente mostrada a ‘estrada de Alenquer’ (Fig. 4), vinda de Enxara do Bispo (o traçado a norte perde-se); também se anota a passagem por Cintra. Deve ser das poucas representações tão explícitas; veja-se que, por exemplo, no mapa escolhido para o cartaz, também nesse ano de 2007, que anuncia, no quadro das Jornadas Europeias do Património, a comemoração do bicentenário das Invasões Francesas e da Construção das Linhas de Torres,³ essa estrada não está assinalada, o que dá a impressão de, na altura, não deter já importância real nem sequer do ponto de vista estratégico.



3. Frontispício do mapa de D. Tomás López

³ Trata-se, como pode ler-se na legenda da figura (Fig. 5), do *Mappa das Linhas de Torres Vedras e sua ligação com Lisboa nos annos de 1810 e 1811*, retirado da obra de Luz Soriano, *História da Guerra Civil*, 2ª época, tomo III, Lisboa, Imprensa Nacional, 1874.

E a segunda questão que me pus foi a seguinte: que circunstâncias poderão estar subjacentes à assunção de tamanho relevo por este itinerário, a ponto de lhe ter sido dado o nº 9, com a classificação de estrada deveras importante no contexto da rede rodoviária nacional?

No mapa de D. Tomás Lopez há a menção a dois «corregimientos» nessa parte da Estremadura: o de Torres Vedras e o de Lisboa, assim como à ‘oidoria’ de Alenquer. Tal informação coincide com a que Pedro Rodríguez Campomanes fornece, na sua *Noticia geografica del Reyno y caminos de Portugal* (Madrid, 1762): ao procurar dar uma ideia da população da Estremadura portuguesa (p. 111), distribuindo-a por paróquias, «hogares» (fogos) e «almas», apresenta quatro *corregimientos* (Lisboa, Torres Vedras, Leiria e Tomar) e duas «ouvidurías»: a de Alenquer e a de Abrantes. Anote-se, porém, que, sendo sua preocupação indicar os melhores caminhos entre as várias localidades do País, Alenquer não aparece mencionado em nenhuma das rotas por ele apontadas. Um dado que vai, por conseguinte, contra o que se manifesta no citado mapa do geógrafo Tomás López, datado de apenas 16 anos depois, também de Madrid.



4. O traçado da ‘Estrada de Alenquer’⁴

Eram os corregimientos dirigidos por um corregedor, cuja principal função, «no sentido literal da palavra, era correger ou emendar os erros, violências ou quaisquer outras faltas na administração da justiça e [...] era também este o sentido jurídico do termo».⁵ Abaixo dos corregimientos, havia as ouvidorias, presididas

⁴ Agradeço, mui penhoradamente, as diligências do Coronel José Paulo Berger para obter uma cópia legível deste mapa e aos responsáveis da Biblioteca Nacional de Portugal por amavelmente terem cedido a imagem.

⁵ *Dicionário de História de Portugal*, dirigido por Joel Serrão (Iniciativas Editoriais, Lisboa, 1971), s. v. «Corregedores» (vol. I, p. 704-705), entrada da autoria de Ruy d’Abreu Torres.

por um ouvidor, também ele, por delegação real, encarregado de amplas funções judiciais e administrativas. A reforma liberal de 1832, que deu nova organização administrativa ao País, iria determinar que a província da Estremadura tivesse 5 comarcas: Leiria, Santarém, Alenquer, Torres Vedras e Lisboa. Cascais vai ficar na dependência de Alenquer – e este é um aspecto que porventura já foi analisado, porque o mais normal seria uma dependência de Lisboa. Creio, todavia, que – para além doutros factores – a circunstância de haver esta ligação viária directa, digamos assim, entre as duas vilas terá também exercido influência na escolha. E entre essoutros factores não o será de somenos o facto de a cidade de Lisboa não ser ainda assumida como ‘capital’ e, amiúde, a Corte residir em Alenquer.



5. Mapa sem indicação da estrada Cascais-Alenquer

CASCAIS E ALENQUER: OS LAÇOS TEMPOS AFORA...

Cumpra, pois, proporcionar alguns elementos que demonstrem quão profundos foram, tempos afora, os laços que ligaram Cascais a Alenquer, laços que vão muito para além da mera dependência judicial-administrativa, Cascais pertença da comarca de Alenquer.⁶

Sirvamo-nos, desde logo, da documentação em boa hora transcrita por Ferreira de Andrade.⁷

⁶ Judicialmente, Cascais passou a estar depois, sucessivamente, sob a jurisdição das comarcas de Torres Vedras, de Sintra e, finalmente, de Lisboa, da qual se autonomizou apenas em 1963.

⁷ In *Cascais – Vila da Corte. Oito Séculos de História*, Cascais, 1964.

Assim, na p. LV, lê-se, no fim do foral de D. Manuel dado «em a mui nobre e sempre leal cidade de Lisboa quinze dias de Novembro do nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de mil quinhentos e catorze. Fernão de Pina o subscreveu»:

«Não se escreve mais aqui porque tudo é tal como atrás está escrito no foral de Alenquer».

Transcreve Ferreira de Andrade, na p. LXXVI, o seguinte documento da chancelaria de Filipe I, datado de Lisboa, a 31 de Maio de 1596:

«Eu, el-rei, faço saber aos que este alvará virem que, por mo enviarem pedir por sua petição os oficiais da Câmara da vila de Cascais, com a informação que, por meu mandado, tomou o provedor da comarca da vila de Alenquer, hei por bem de lhes dar licença que, por tempo de cinco anos mais além do tempo que lhes foi já dado, possam, em cada um deles, lançar finta pelos moradores e pessoas da dita e seu termo da quantia de 16 mil réis, para se darem ao físico que aí residir e curar os doentes, pelo trabalho que nisso há-de ter e assim em curar os enfermos pobres da Misericórdia e de minhas armadas, de graça».

Uma anotação concreta acerca de como el-rei, para tomar uma decisão acertada, não prescindia de consultar quem de direito e, no caso vertente, só deu seguimento à petição feita pelos «oficiais da Câmara da vila de Cascais», após ter colhido a correspondente informação favorável do «provedor da comarca da vila de Alenquer». Não soubéramos nós dessa dependência administrativa e estranharíamos: precisou de ouvir o provedor de Alenquer porquê?

Vem na p. LXXXIII – continuamos a seguir Ferreira de Andrade – a carta de confirmação da posse da vila de Cascais a D. Luís de Castro, «filho mais velho, varão lídimo, que, por falecimento do conde D. António de Castro, ficou a quem diretamente pertencia a dita vila de Cascais e seus termos». Está datada de 25 de Fevereiro de 1604. No final, após a habitual advertência – «E mando a todos os desembargadores, corregedores, ouvidores, juizes, justiças oficiais e pessoas a que esta carta for mostrada e o conhecimento dela pertencer que lha cumpram, guardem e façam inteiramente cumprir e guardar como se nela contém» – se prescreve que o seu conteúdo «se registará no livro da Câmara da dita vila de Cascais e nos livros de correcção e provedoria da vila de Alenquer».

De igual teor é a confirmação a D. Álvaro Pires de Castro, dada a 28 de Setembro de 1674, que tem no final a mesma determinação quanto ao arquivamento do documento em Cascais e em Alenquer, «de que os escrivães a que pertencer passarão suas certidões nas costas dela, com o selo pendente» (*ibidem*, p. XCIV).

Este relacionamento institucional, digamos assim, teve também consequências culturais de não menor relevância. Antes de mais, ao nível religioso, porque –

como muito bem se assinala na monografia de Alcabideche⁸ – «a tradição erudita diz que a festa do Espírito Santo foi instituída pela rainha Santa Isabel e por el-rei D. Dinis, em benefício dos pobres, na vila de Alenquer e daí se terá divulgado rapidamente por todo o Reino». Ora, essa, a «Festa do Império», é uma das mais antigas e típicas em Alcabideche!...

Não poderemos, é certo, garanti-lo peremptoriamente; cremos, no entanto, que se não andarão longe da verdade se afirmarmos que o apito de cerâmica vidrada a verde representando uma cabeça de cavalo (Fig. 6), identificado no estrato V das sondagens arqueológicas levadas a efeito, em 1992, no Palácio dos Condes da Guarda (os actuais Paços do Concelho de Cascais), é produção de Alenquer datável dos séculos XVII ou XVIII.⁹ Uma simples peça, convenhamos; indício, contudo, de um mui possível intercâmbio económico.



6. Apito de cerâmica, achado em Cascais, de produção de Alenquer.
Foto de G. Cardoso

EM CONCLUSÃO

A arqueologia, a tradição religiosa, a documentação de índole administrativa e a cartografia acabaram por vir ao nosso encontro a justificar a existência de um singelo (mas deveras significativo) marco, que seguramente passa despercebido à maior parte dos transeuntes, que não têm a menor ideia de que ali começava um trajecto que ronda hoje os 80 km, seguindo a A9 – que dessa quase secular E. N. 9 recebeu o número.

⁸ CARDOSO (Guilherme), MIRANDA (Jorge) e TEIXEIRA (Carlos A.), *Registo fotográfico de Alcabideche e alguns apontamentos histórico-administrativos*. Junta de Freguesia de Alcabideche, Alcabideche, 2009, p. 81.

⁹ CABRAL (João Pedro), CARDOSO (Guilherme) e ENCARNACÃO (José d'), «Sondagem arqueológica no Palácio dos Condes da Guarda», in CARVALHO (António) e SANTOS (Conceição) [coord.], *A Casa de Azulejos de Cascais - De Palácio Condes da Guarda a Paços do Concelho*, Câmara Municipal de Cascais, 2009, p. 213.

14 | Edição Especial
Comemorações do
650.º Aniversário
da Vila de Cascais

CASCAIS
Tudo começa nas pessoas